

**IMPLEMENTASI ASAS CABOTAGE DALAM KEBIJAKAN PELAYARAN
DI INDONESIA**
(Studi di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan
dan *Indonesian National Ship Owners Association*)

Rizky Aprilianto, Abdul Hakim, Ainul Hayat

Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya, Malang
E-mail: rizky_lian_aprilianto@yahoo.co.id

Abstract: *Implementation of Cabotage Principle from Shipping Policy in Indonesia (Study in Directorate General of Sea Transportation, Ministry of Transportation and Indonesian National Ship Owners Association). The study was based on the problems in national shipping industry dominated by foreign ship. This study used a descriptive research with a qualitative approach. Based on the results of the study found that implementation of cabotage principle provide a considerable influence on the national shipping industry. The data sources proved that during the implementation of the cabotage principle, the national shipping industry becomes increasingly growing. National shipping companies and national ship amount is increased. Consequently, the entire loading and unloading activities at national ports can be controlled by the national shipping companies, so that it can decrease unemployment because every national ship have to be manned by Indonesian crew.*

Keywords: *implementation, cabotage principle, shipping industry*

Abstrak: *Implementasi Asas Cabotage Dalam Kebijakan Pelayaran Di Indonesia (Studi di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan Indonesian National Ship Owners Association). Penelitian ini didasari pada permasalahan industri pelayaran nasional yang selama ini dikuasai oleh kapal-kapal asing. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa implementasi Asas Cabotage memberikan pengaruh yang besar terhadap industri pelayaran nasional. Dari sumber data yang diteliti membuktikan bahwa selama implementasi Asas Cabotage ini dilakukan, industri pelayaran nasional menjadi semakin berkembang. Jumlah perusahaan pelayaran nasional dan kapal nasional semakin bertambah, sehingga seluruh kegiatan bongkar muat di pelabuhan nasional dapat dikuasai oleh perusahaan pelayaran nasional. Selain itu, jumlah pengangguran ikut berkurang karena kapal-kapal nasional harus diawaki oleh anak buah kapal berkebangsaan Indonesia.*

Kata kunci: *implementasi, asas cabotage, industri pelayaran*

Pendahuluan

Indonesia merupakan Negara kepulauan yang memiliki puluhan ribu pulau dan perairan laut yang sangat luas. "Luas wilayah daratan Indonesia sepanjang 1,9 juta km² sedangkan luas wilayah lautannya sepanjang 5,9 juta km²" (Direktorat Jendral Perhubungan Laut, 2011, h.1). Dari data tersebut menunjukkan bahwa luas perairan laut Indonesia tiga kali lebih besar jika dibandingkan dengan luas daratan Indonesia. Oleh sebab itu, Indonesia membutuhkan alat transportasi laut khususnya kapal untuk menghubungkan satu pulau ke pulau lainnya melalui jalur laut.

Transportasi laut khususnya kapal sangat dibutuhkan bagi Negara kepulauan seperti Indonesia. Transportasi laut dibutuhkan sebagai

alat untuk mengangkut barang, mengangkut penumpang maupun kegiatan lepas pantai di perairan laut Indonesia. Namun sangat disayangkan, beberapa tahun belakangan ini kapal-kapal yang digunakan untuk kegiatan tersebut merupakan kapal yang dimiliki oleh pihak asing.

Hal tersebut dikarenakan perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu untuk membeli kapal sendiri untuk kegiatan pelayarannya. Perusahaan pelayaran dalam negeri lebih memilih untuk menyewa kapal asing daripada harus membeli kapal sendiri. Sehingga, Negara mengalami kerugian yang cukup besar pada saat itu.

Dikarenakan kondisi pelayaran yang sangat memprihatinkan pada saat itu, maka Pemerintah

melahirkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 merupakan hasil dari proses perumusan kebijakan dalam administrasi publik. Oleh karena itu, menurut Kasim dalam Waluyo (2007, h.34) administrasi publik sangatlah berpengaruh tidak hanya terhadap tingkat perumusan kebijakan melainkan pula pada tingkat implementasi kebijakan, karena memang administrasi publik berfungsi untuk mencapai program yang telah ditentukan oleh pembuat kebijakan politik.

Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 merupakan awal dari lahirnya prinsip Asas *Cabotage* di Indonesia. Lahirnya prinsip Asas *Cabotage* tertuang didalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 8, yaitu:

- (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Dengan lahirnya prinsip ini, Pemerintah mengharuskan kepada perusahaan pelayaran dalam negeri untuk memiliki kapal berbendera Indonesia/memiliki kapal sendiri dan menggunakan jasa anak buah kapal dalam negeri.

Tujuan Pemerintah menerapkan Asas *Cabotage* ini adalah untuk menjadikan kapal-kapal berbendera Indonesia menjadi raja dip perairan lautnya sendiri. Selain itu, dengan lahirnya Asas *Cabotage* ini, diharapkan pelayaran di Indonesia menjadi semakin baik dan kondusif. Sehingga tidak ada lagi pihak asing yang ikut berperan dalam industri pelayaran Indonesia.

Namun, keberadaan Asas *Cabotage* seakan percuma untuk industri pelayaran di Indonesia apabila tidak diimbangi dengan implementasi yang maksimal. Implementasi merupakan salah satu bagian yang terpenting dalam sebuah kebijakan sehingga perlu adanya peranan yang optimal baik dari pemerintah maupun *stakeholders*. Apabila tidak diimbangi dengan implementasi yang baik, maka kebijakan yang telah dirumuskan tidak akan dapat berjalan dengan baik. Oleh sebab itu, penulis akan membahas lebih mendalam bagaimana penerapan Asas *Cabotage* dalam kebijakan pelayaran pada sub selanjutnya sehingga pada akhirnya akan memberikan dampak yang signifikan pada pertumbuhan dan perkembangan jumlah kapal nasional di Indonesia

Tinjauan Pustaka

1. Administrasi Publik

Pada awal lahirnya administrasi publik, banyak ilmuwan dan praktisi memiliki pendapat yang berbeda mengenai arti dari administrasi publik. Menurut Waldo dalam Zauhar (1996, h.31) mengungkapkan dua jenis definisi administrasi publik yaitu:

“(1) *Public Administration is the organization and management of men and materials to achieve the purposes of government.* (2) *Public Administration is the art and science of management as applied to affairs of state*”.

Secara lebih spesifik, menurut Prajudi Atmosudirjo dalam Indradi (2004, h.117) mengatakan bahwa administrasi publik adalah administrasi daripada negara sebagai organisasi dan administrasi yang mengejar tercapainya tujuan-tujuan yang bersifat kenegaraan. Administrasi publik sebagai sebuah organisasi baik itu pemerintah maupun non pemerintah, pada pelaksanaannya akan menghasilkan sebuah regulasi dalam bentuk kebijakan publik. Didalam kebijakan publik terdapat 3 proses utama yaitu formulasi, implementasi dan evaluasi. Pada sub bab selanjutnya akan dibahas mengenai implementasi kebijakan publik.

2. Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan merupakan salah satu bagian yang sangat penting dari kebijakan publik. Menurut Abdul-Wahab (2012, h.133) dalam arti seluas-luasnya implementasi juga sering dianggap sebagai bentuk peng-operasionalisasian atau penyelenggaraan aktivitas yang telah ditetapkan berdasarkan Undang-Undang dan menjadi kesepakatan bersama di antara beragam pemangku kepentingan, aktor, organisasi, prosedur dan teknik secara sinergis yang digerakkan untuk bekerjasama guna menerapkan kebijakan ke arah tertentu yang dikehendaki.

Terdapat tiga tahap proses implementasi suatu kebijakan publik yang mencakup tahap interpretasi (*interpretation*), tahap peng-organisasian (*to organized*) dan tahap aplikasi (*application*) menurut Widodo (2010, h.90-94), yaitu:

a. Tahap Interpretasi (*Interpretation*)

Tahap interpretasi merupakan tahapan penjabaran sebuah kebijakan yang masih bersifat abstrak ke dalam kebijakan yang lebih bersifat teknis operasional.

b. Tahap Pengorganisasian (*to Organized*)

Tahap pengorganisasian ini lebih mengarah pada proses kegiatan pengaturan dan penetapan siapa yang menjadi pelaksana

kebijakan, penetapan anggaran, penetapan prasarana dan sarana apa yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan, penetapan tata kerja, dan penetapan manajemen pelaksanaan kebijakan termasuk penetapan pola kepemimpinan dan koordinasi pelaksanaan kebijakan.

c. Tahap Aplikasi (*Application*)

Tahap aplikasi merupakan tahap penerapan rencana proses implementasi kebijakan ke dalam realitas nyata. Tahap aplikasi merupakan perwujudan dari pelaksanaan masing-masing kegiatan dalam tahapan yang telah disebutkan sebelumnya.

3. Lahirnya Asas *Cabotage*

Lahirnya Asas *Cabotage* didasari oleh terbitnya Instruksi Presiden Nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional dan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Instruksi Presiden Nomor 5 tahun 2005 menekankan untuk menerapkan Asas *Cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional.

Dijelaskan pada sosialisasi yang diselenggarakan di Balikpapan pada tahun 2013, Asas *Cabotage* terdiri dari beberapa poin, yaitu:

- a. Kegiatan angkut dalam negeri dilakukan oleh:
 - 1) Perusahaan angkutan laut nasional
 - 2) Menggunakan kapal berbendera Indonesia
 - 3) Diawaki awak kapal berkewarganegaraan Indonesia
- b. Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang ke setiap pulau atau setiap pelabuhan di wilayah perairan Indonesia.
- c. Kapal asing yang saat ini masih melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri tetap dapat melakukan kegiatannya paling lama tiga tahun sejak Undang-Undang ini berlaku.
- d. Setiap orang yang mengoperasikan kapal asing untuk mengangkut penumpang dan/atau barang ke setiap pulau atau setiap pelabuhan di wilayah perairan Indonesia dipidana dengan pidana penjara paling lama lima tahun dan denda paling banyak Rp 600.000.000 (enam ratus juta rupiah).

4. Pemberdayaan Industri Pelayaran menurut Inpres Nomor 5 tahun 2005

Kebijakan ini dikeluarkan dalam rangka mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan pemberdayaan industri pelayaran nasional dengan menginstruksikan menteri terkait seperti Menteri Keuangan dan Perindustrian untuk menerapkan

Asas *Cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional.

Muatan Inpres Nomor 5 tahun 2005, terdiri atas 6 (enam) bidang yang menjadi aspek pengaturan, yaitu:

- 1) Perdagangan;
- 2) Keuangan;
- 3) Perhubungan;
- 4) Perindustrian;
- 5) Energi dan Sumberdaya Mineral; dan
- 6) Pendidikan dan Pelatihan.

Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Menurut Usman (2009, h.129) kata deskriptif berasal dari bahasa Inggris, *descriptive* yang berarti “bersifat menggambarkan dan melukiskan”, dalam hal ini sebenarnya (harafiah), yaitu berupa gambar-gambar atau foto-foto yang diperoleh dari data lapangan atau penelitian menjelaskan hasil penelitian dengan gambar-gambar dan dapat pula berarti menjelaskannya dengan kata-kata, gejala, fakta-fakta, atau kejadian-kejadian secara sistematis dan akurat mengenai sifat-sifat populasi atau daerah tertentu”. Sedangkan dengan menggunakan pendekatan kualitatif peneliti dapat menerangkan fenomena yang sedang terjadi menurut perspektif peneliti sendiri. Adapun fokus penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Implementasi Asas *Cabotage* dalam kebijakan pelayaran di Indonesia.
2. Faktor pendukung dan faktor penghambat implementasi Asas *Cabotage*.
3. Dampak dari implementasi Asas *Cabotage*.

Lokasi penelitian dilaksanakan di DKI Jakarta dengan situs penelitian di Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan dan *Indonesian National Ship Owners Association*. Alat analisis yang peneliti gunakan adalah analisis kualitatif model Miles dan Huberman. Sugiyono (2012, h.247) menyebutkan dalam analisis data model penelitian kualitatif versi Miles dan Huberman terdiri dari empat alur kegiatan yang secara bersamaan, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan atau verifikasi.

Pembahasan

1. Implementasi Asas *Cabotage* dalam Kebijakan Pelayaran di Indonesia

a. Keberlangsungan Asas *Cabotage*

Pada awal pelaksanaannya asas ini banyak ditentang oleh pihak perusahaan pelayaran dalam negeri sendiri. Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti, penentangan itu dikarenakan hampir dari seluruh perusahaan pelayaran dalam negeri telah memiliki kontrak dengan pemilik kapal asing. Sehingga dengan munculnya asas ini membuat perusahaan pelayaran dalam negeri melakukan renegosiasi kontrak.

Selain itu, perusahaan pelayaran dalam negeri lebih tertarik untuk menyewa kapal asing dari pada harus memiliki kapal sendiri dikarenakan beban biaya investasi untuk membeli sebuah kapal sangatlah besar. Untuk membeli kapal yang kualitasnya bagus, perusahaan pelayaran dalam negeri harus menyediakan dana investasi puluhan miliar. Hal itu dinilai sangat memberatkan perusahaan pelayaran dalam negeri.

Kondisi lain yang membuat pelaksanaan Asas *Cabotage* dinilai berat saat itu adalah masih sedikitnya jumlah kapal berbendera Indonesia yang dimiliki sehingga tidak dapat memenuhi kebutuhan pelayaran dalam negeri. Kondisi kapal yang dimiliki saat itu pun cenderung tidak baik karena hampir dari seluruh kapal berbendera Indonesia pada saat itu merupakan kapal bekas dan sudah tua.

Seiring dengan pengawasan dari pihak Pemerintah yang semakin kuat dan prinsip Asas *Cabotage* yang memaksa. Pertumbuhan industri pelayaran dalam negeri semakin bergairah. Hal itu dibuktikan dengan semakin bertambahnya jumlah perusahaan pelayaran dalam negeri dan jumlah kapal berbendera Indonesia yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran dalam negeri. Peningkatan tersebut dapat terwujud dikarenakan perusahaan pelayaran dalam negeri pada saat ini harus memiliki surat izin dari Pemerintah untuk dapat beroperasi. Didalam surat izin tersebut terdapat beberapa ketentuan yang harus dapat dipenuhi oleh perusahaan pelayaran dalam negeri apabila perusahaannya ingin beroperasi, salah satunya adalah dengan memiliki kapal sendiri.

Seiring dengan pertumbuhan jumlah kapal yang semakin meningkat, kapal-kapal milik asing mulai tersisihkan dari perairan laut Indonesia. Kebergantungan perusahaan pelayaran dalam negeri terhadap pihak asing mulai berkurang. Namun, belum seluruhnya perusahaan pelayaran dalam negeri lepas dari campur tangan asing khususnya pada perusahaan pelayaran yang bergerak pada bidang lepas

pantai. Pada kegiatan lepas pantai, perusahaan pelayaran dalam negeri masih menggunakan kapal asing untuk melakukan kegiatan tersebut. Hal itu dikarenakan harga kapal yang sangat mahal jika dibandingkan dengan kapal jenis lain dan memerlukan teknologi yang sangat canggih.

Dengan masih adanya perusahaan pelayaran dalam negeri yang menggunakan kapal asing membuat pelaksanaan Asas *Cabotage* menjadi terhambat. Keinginan pemerintah untuk menjadikan kapal Indonesia sebagai raja diperairannya sendiri menjadi tertunda. Sehingga, Pemerintah memperbolehkan perusahaan pelayaran dalam negeri untuk menggunakan kapal asing untuk kegiatan lepas pantai hingga awal tahun 2016.

b. Perkembangan Jumlah Kapal

Selama sembilan tahun diterapkannya Asas *Cabotage*, pertumbuhan jumlah angkutan kapal berbendera Indonesia dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Dari data yang peneliti peroleh, hingga 31 Desember 2013 total kapal berbendera Indonesia sebanyak 13.120 unit kapal, apabila dibandingkan dengan bulan Maret 2005 dimana jumlah kapalnya 6.041 unit, ini berarti terjadi peningkatan jumlah kapal sebanyak 7.079 unit atau mencapai 117%. Peningkatan yang signifikan ini disebabkan kemampuan perusahaan dalam daya beli kapal yang semakin membaik.

Namun pertumbuhan jumlah kapal tersebut tidak diikuti dengan pertumbuhan kapal untuk kegiatan lepas pantai. Untuk jenis kapal yang berfungsi untuk kegiatan lepas pantai masih sangat kurang. Dari data yang peneliti peroleh, hingga 2015 untuk kapal khusus kegiatan lepas pantai membutuhkan 253 armada. Sehingga dengan masih kurangnya kapal untuk kegiatan ini menjadikan Pemerintah harus menunda tujuannya untuk menjadikan kapal-kapal Indonesia sebagai raja diperairannya sendiri.

c. Persaingan Perusahaan

Dari hasil wawancara yang peneliti lakukan, dengan semakin berkembangnya industri pelayaran di Indonesia menjadikan semakin bertambahnya jumlah perusahaan pelayaran di Indonesia. Sehingga, menjadikan daya persaingan perusahaan yang semakin besar. Hal itu membuat persaingan antara sesama perusahaan pelayaran dalam negeri pun akan semakin kompetitif. Persaingan yang paling dominan antara tiap-tiap perusahaan pelayaran adalah persaingan untuk mendapatkan kontrak jangka panjang dari pemilik barang.

Kontrak jangka panjang sangatlah penting bagi perusahaan pelayaran dalam negeri, karena tanpa adanya kontrak tersebut, kapal-kapal mereka tidak dapat beroperasi. Kontrak jangka

panjang merupakan sebuah kepastian bagi perusahaan pelayaran dalam negeri agar dapat mengangkut barang-barang/muatan pemilik barang untuk diangkut menggunakan kapalnya.

2. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Implementasi Asas *Cabotage*

a. Faktor Pendukung

1) Asas *Cabotage* merupakan kebutuhan perusahaan nasional.

Asas *Cabotage* merupakan kebutuhan bagi perusahaan pelayaran dalam negeri untuk berkembang sehingga perusahaan pelayaran dalam negeri tidak terus menerus bergantung kepada pihak asing.

2) Pembentukan tim pengawas untuk mengidentifikasi kapal

Dalam menjalankan sebuah kebijakan dibutuhkan tim pengawas agar kebijakan tersebut dapat berjalan secara efektif dan efisien. Dengan adanya tim pengawas, kapal-kapal yang beroperasi diperaian laut Indonesia menjadi semakin terkontrol dan terawasi.

3) Memfasilitasi proses penyediaan kapal

Pemerintah memberikan dukungan kepada perusahaan pelayaran dalam negeri pada proses pemberian izin serta memberikan informasi untuk memperoleh kapal yang mereka butuhkan.

4) Mendapatkan pinjaman dari perbankan dan lembaga keuangan

Dukungan lainnya yaitu dari pihak perbankan dan lembaga keuangan lainnya. Dukungan dari pihak perbankan sangat dibutuhkan untuk pendanaan pengadaan kapal yang membutuhkan dana investasi yang sangat besar.

b. Faktor Penghambat

1) Perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu menyediakan kapal-kapal jenis tertentu untuk menunjang kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai.

Kendala yang saat ini di hadapi adalah belum mampunya perusahaan pelayaran dalam negeri menyediakan kapal-kapal yang berfungsi untuk mengeksplorasi dan eksploitasi lepas pantai karena mahalnya biaya untuk penyediaan kapal-kapal yang berfungsi untuk kegiatan tersebut. Selain itu, sumber daya teknologi yang dimiliki oleh Indonesia masih sangatlah kurang.

2) Biaya investasi pengadaan kapal tersebut sangat besar.

Untuk melakukan pengadaan kapal dibutuhkan biaya yang sangat besar. Untuk membeli kapal dengan kualitas yang baik

harganya diperkirakan mencapai 20 Miliar. Dengan besarnya biaya investasi yang dibutuhkan, cukup sulit untuk perusahaan pelayaran dalam negeri untuk melakukan pengadaan kapal bagi perusahaan pelayarannya sendiri.

3) Belum adanya kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal.

Kontrak jangka panjang sangat dibutuhkan oleh perusahaan pelayaran agar kapal-kapal perusahaan pelayaran dalam negeri dapat beroperasi. Namun hingga saat ini dari proses kerjasama tersebut belum terwujud dalam jangka waktu lama. Sehingga menimbulkan masalah bagi perusahaan pelayaran dalam negeri yang telah memiliki kapal sendiri karena dikhawatirkan akan mengalami kerugian jika tidak ada yang ingin menggunakan kapal mereka.

4) Rendahnya kualitas dan kuantitas sumber daya manusia.

Kualitas dan kuantitas anak buah kapal Indonesia masih yang masih rendah menjadi penghambat dalam implementasi Asas *Cabotage*. Dengan semakin meningkatnya jumlah kapal berbendera Indonesia maka semakin dibutuhkan anak buah kapal Indonesia yang berkualitas untuk mengoperasikan kapal-kapal tersebut.

3. Dampak dari Implementasi Asas *Cabotage*

a. Dampak Terhadap Negara/Pemerintah

1) Dampak Positif

a) Penerapan Asas *Cabotage* menguatkan kedaulatan Negara.

Dengan semakin tersisihnya kapal-kapal asing yang berlayar di perairan laut Indonesia maka kedaulatan Negara akan semakin terjaga. Hal itu dikarenakan menguatnya posisi Pemerintah dalam mengatur dan mengontrol kapal-kapal asing yang masuk ke perairan laut Indonesia.

b) Terserapnya ABK domestik

Dengan diharuskannya kapal berbendera Indonesia diawaki oleh awak berkebangsaan Indonesia dan semakin banyaknya armada kapal yang dimiliki maka tenaga kerja Indonesia semakin terserap di sektor pelayaran Indonesia.

c) Terciptanya keamanan nasional karena keberadaan kapal nasional

Kapal-kapal berbendera Indonesia yang beroperasi, dapat ikut berpartisipasi dalam menjaga keamanan perairannya

dari kapal-kapal asing yang melanggar batas perairan laut Indonesia.

2) Dampak Negatif

a) **Belum tersedianya kapal bendera nasional untuk kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai.**

Belum terpenuhinya jenis kapal untuk kegiatan lepas pantai mengharuskan Pemerintah memperpanjang jangka waktu penggunaan kapal-kapal asing hingga awal tahun 2016. Dengan diperpanjangnya izin tersebut mengakibatkan pelaksanaan Asas *Cabotage* sedikit terhambat karena masih adanya kapal-kapal asing yang melakukan kegiatannya di perairan laut Indonesia.

b) **Masih rendahnya kemauan taat Asas *Cabotage*.**

Tidak sedikit dari perusahaan pelayaran dalam negeri yang masih menentang penerapan Asas *Cabotage* dikarenakan banyak dari perusahaan dalam negeri yang merasa dengan lahirnya Asas *Cabotage* malah semakin mempersulit perusahaannya.

b. **Dampak Terhadap Perusahaan Pelayaran**

1) Dampak Positif

a) **Besarnya pangsa pasar muatan domestik yang hanya diangkut oleh kapal nasional.**

Kapal-kapal berbendera Indonesia tidak perlu lagi bersaing dengan kapal-kapal asing dalam melakukan bongkar muat di pelabuhan nasional. Sehingga seluruh muatan domestik hanya diangkut oleh kapal berbendera Indonesia.

b) **Tingginya pertumbuhan perekonomian nasional dan pertumbuhan muatan domestik**

Pertumbuhan perekonomian serta pertumbuhan muatan domestik dirasakan langsung oleh perusahaan pelayaran dalam negeri karena dengan banyaknya muatan domestik yang diangkut maka akan semakin besar pemasukan yang didapat perusahaan tersebut.

c) **Murahnya biaya ABK domestik**

Upah anak buah kapal domestik di Indonesia masih tergolong rendah jika dibandingkan dengan upah anak buah kapal asing. Hal itu dikarenakan masih rendahnya kualitas anak buah kapal domestik jika harus dibandingkan dengan kualitas anak buah kapal asing.

2) Dampak Negatif

a) **Kurangnya ketersediaan kapal bendera nasional**

Kebutuhan terhadap armada kapal sangatlah tinggi, karena masih banyak terdapat tumpukan peti kemas di pelabuhan. Selain itu, kurangnya armada kapal dikarenakan jauhnya rute pelayaran yang ditempuh mengharuskan kapal berlayar sehari-hari sedangkan permintaan terhadap jasa angkut kapal sangatlah banyak setiap harinya.

b) **Terbatasnya ketersediaan dana bank dan non bank**

Ketersediaan dana dari pihak ketiga yaitu bank dan non bank sangatlah terbatas. Biaya yang diperlukan untuk melakukan pengadaan kapal sangatlah besar sehingga terkadang pihak ketiga tidak dapat menyanggupinya bahkan harus menunggu dalam waktu yang lama agar dana yang dibutuhkan oleh perusahaan pelayaran tersedia.

c. **Dampak Terhadap Indonesian National Ship Owners Association**

1) Dampak Positif

a) **Jumlah anggota INSA bertambah**

Dengan adanya asas ini semakin mendorong tumbuhnya perusahaan pelayaran dalam negeri. Semakin banyaknya perusahaan yang bergabung dengan INSA, sebagai asosiasi INSA mendapat pemasukan operasional yang dibayarkan oleh perusahaan-perusahaan pelayaran tersebut yang dananya digunakan pula untuk kemajuan asosiasi dan industri pelayaran nasional.

b) **Perusahaan pelayaran dalam negeri mudah diawasi**

Dengan bergabungnya perusahaan pelayaran dalam satu asosiasi maka pengawasan yang dilakukan oleh INSA akan semakin mudah untuk melaksanakan INPRES Nomor 5 tahun 2005.

2) Dampak Negatif

a) **INSA belum diikuti sertakan dalam proses perumusan kebijakan pelayaran**

INSA tidak pernah diikuti sertakan dalam proses kebijakan. Padahal INSA bersama anggotanya merupakan pihak yang paling terkena dampak kebijakan tersebut.

b) Belum adanya kesepakatan antara INSA dan Pemerintah

ketidaksepahaman disebabkan karena sebagai sebuah asosiasi, INSA lebih mementingkan anggotanya. Jika INSA merasa anggotanya belum mampu dalam menjalankan kebijakan dari Pemerintah, INSA akan menolak kebijakan tersebut. Hal itulah yang mendasari timbulnya ketidaksepahaman antara INSA dan Pemerintah.

Kesimpulan

1. Masalah utama pada awal pelaksanaan Asas *Cabotage* adalah adanya kontrak kerja antara perusahaan pelayaran dalam negeri dan pihak asing sebagai pemilik kapal. Selain itu, besarnya biaya investasi pembelian kapal. Selain dibutuhkan biaya investasi yang sangat besar, perusahaan pelayaran dalam negeri pun belum siap untuk menjalankan industri pelayaran tanpa campur tangan pihak asing.
2. Setelah sembilan tahun, jumlah kapal berbendera Indonesia semakin bertambah, penambahan jumlah kapal nasional melebihi 100%. Penambahan jumlah kapal juga diikuti dengan bertambahnya perusahaan pelayaran dalam negeri dan pihak perbankan mulai tertarik untuk memberikan pendanaan

terhadap perusahaan pelayaran untuk melakukan pengadaan kapal.

3. Faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat dalam Implementasi Asas *Cabotage* adalah:
 - a. Faktor pendukung berupa Asas *Cabotage* merupakan kebutuhan perusahaan nasional, pembentukan tim pengawas untuk mengidentifikasi kapal, memfasilitasi proses penyediaan kapal serta mendapatkan pinjaman dari perbankan dan lembaga keuangan. Keempat faktor tersebut memiliki pengaruh dan kontribusi positif dalam pelaksanaan Asas *Cabotage*.
 - b. Faktor penghambat berupa perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu menyediakan kapal-kapal jenis tertentu untuk menunjang kegiatan eksplorasi dan eksploitasi lepas pantai, biaya investasi pengadaan kapal tersebut sangat besar, belum adanya kontrak jangka panjang antara pemilik barang dan pemilik kapal, dan rendahnya kualitas dan kuantitas sumber daya manusia.
4. Implementasi Asas *Cabotage* memberikan dampak kepada Negara/Pemerintah, perusahaan pelayaran dan *Indonesian National Ship Owner Association*.

Daftar Pustaka

- Abdul-Wahab, Solichin. (2012) **Analisis Kebijakan “Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik”**. Jakarta, Bumi Aksara.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan. **Kajian dan Survey Armada Angkutan Laut Pasca Roadmap Inpres 5/2005**. Jakarta, Dhiksa Intertama.
- Indradi, Sjamsiar Sjamsuddin. (2004) **Dasar – Dasar Dan Teori Administrasi Publik**. Malang, Yayasan Pembangunan Nasional.
- Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2005 Pasal 8 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional, Jakarta, Presiden Republik Indonesia.
- Sosialisasi Peraturan Menteri 48 tahun 2013**. Kementerian Perhubungan. Balikpapan.
- Sugiyono. (2012) **Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D**. Bandung, Alfabeta.
- Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Jakarta, Kementerian Perhubungan.
- Usman, Husaini dan Purnomo Setiady. (2009) **Metodelogi Penelitian Sosial**. Jakarta, Bumi Akasara.
- Waluyo (2007) **Manajemen Publik (Konsep, Aplikasi dan Implementasinya Dalam Pelaksanaan Otonomi Daerah)**. Bandung, Mandar Maju.
- Zauhar, Soesilo. (1996) **Administrasi Publik**. Malang, IKIP Malang.